

Señores

**JUZGADO TERCERO ADMINISTRATIVO ORAL
DEL CIRCUITO JUDICIAL DE BUENAVENTURA**

E. S. D.

Radicación: **76-109-33-33-003-2017-00145-00**
Medio de control: **REPARACIÓN DIRECTA**
Demandante: **ADIELA SINISTERRA TOVAR** y otros
Demandado: **INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVÍAS** y otros

FERNANDO ANDRÉS VALENCIA MESA, identificado con la cédula de ciudadanía No. 76.331.466 y portador de la tarjeta profesional No. 173.060 del Consejo Superior de la Judicatura, en mi condición de apoderado judicial del **INSTITUTO NACIONAL DE VÍA – INVÍAS**, estando dentro del término legal conferido, procedo a descorrer los **alegatos de conclusión**, en el medio de control de la referencia, en los siguientes términos:

FUNDAMENTOS DE LOS ALEGATOS

Las razones de la defensa de mi patrocinada son las mismas empleadas durante todo el plenario, por eso, las mantenemos incólumes y resulta innecesario señalar la mayoría de estas, más no así, la relacionada con la falta de legitimación material en la causa por pasiva, sobre la cual, conviene enfatizar.

Conforme se ha dicho durante toda la actuación procesal, y se reitera nuevamente, que el **INSTITUTO NACIONAL DE INVÍAS – INVÍAS**, no es el llamado a responder por las pretensiones del demandante, como quiera que nos encontramos en presencia de la figura adjetiva de la falta de legitimación material en la causa por pasiva, como se expresó en la contestación de la demanda. Con relación a la **falta de legitimación - material- en la causa por pasiva** de mi prohijada, en el sub examine, se planteó por vía de excepción, la cual debe ser resuelta en el fondo del asunto.

La legitimación en la causa hace referencia a *“la posición sustancial que tiene uno de los sujetos en la situación fáctica o relación jurídica de la que surge la controversia o litigio que se plantea en el proceso y de la cual según la ley se desprenden o no derechos u obligaciones o se les desconocen los primeros o se les exonera de las segundas. Es decir, tener legitimación en la causa consiste en ser la persona que, de conformidad con la ley sustancial, se encuentra autorizada para intervenir en el proceso y formular o contradecir las pretensiones contenidas en la demanda por ser sujeto activo o pasivo de la relación jurídica sustancial debatida objeto de la decisión del juez, en el supuesto de que aquella exista”¹.*

¹ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección C. CP: Dr. ENRIQUE GIL BOTERO. Radicación: 05001233100019950057501 (24677). Sentencia del 26 de septiembre de 2012.

En ese mismo sentido el Consejo de Estado ha hecho referencia a la cualidad de la legitimación en la causa como un presupuesto procesal necesario para obtener una decisión de fondo *“la ausencia de este requisito enerva la posibilidad de que el juez se pronuncie frente a las suplicas del libelo petitorio, la legitimación en la causa corresponde a uno de los presupuestos necesarios para obtener sentencia favorable a las pretensiones contenidas en la demanda, y, por lo tanto, desde el extremo activo significa ser la persona titular del interés jurídico que se debate en el proceso, mientras que desde la perspectiva pasiva de la relación jurídico – procesal, supone ser el sujeto llamado a responder a partir de la relación jurídica sustancial, por el derecho o interés que el objeto de controversial.”*²

De esta forma la legitimación en la causa atañe a dos aspectos, de una parte, con relación sustancial, referida a alguno de los extremos de la relación jurídica de la que surge la controversia, así como con los derechos y obligaciones que se pretenden o excepcionan según el caso; y, de otra parte, con la legitimación procesal o la aptitud legal de las partes, para comparecer y actuar en el proceso.

Por ello, cumple recordar que, si bien es cierto el vehículo distinguido con placas GAN 008, es de propiedad del INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS, también lo es que el mismo fue entregado a la NACIÓN – MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL – a título de comodato-, a través del Plan Meteoro, agregado operacionalmente al Batallón Fluvial de Infantería de Marina No. 24 en el distrito de Buenaventura, es decir que al momento del acontecimiento el señalado automotor no se encontraba bajo la gobernabilidad del INVIAS, pues el mismo fue entregado a la dicha cartera en virtud a un convenio interinstitucional de colaboración que se celebrara entre el MINISTERIO DE TRANSPORTE, el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS y el MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL, por lo que se puede concluir que en el evento de encontrarse probado el hecho dañoso y la relación de causalidad no es el INVIAS el que deba responder patrimonialmente.

De este modo, en el presente asunto se probó con la prueba documental que milita en la foliatura que el INVIAS entregó la posesión del automóvil, pese a no se haya efectuado la transmisión del dominio por vía de la pertinente inscripción ante la autoridad de tránsito; no obstante, vale destacar que no se probó que el automotor descrito en la demanda haya sido el que se ocasionó el alegado siniestro, de todas maneras, en gracia de discusión, no es el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS el llamado a responder.

Luego, entonces, en el presente asunto se encuentra desvirtuado la presunción de responsabilidad basada en la culpa *in vigilando* o *in eligendo*, pues quedó demostrado que el INVIAS no tenían al momento del hecho ni la guarda de la cosa ni de la vigilancia de la actividad peligrosa.

² Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección C. CP: Dr. ENRIQUE GIL BOTERO. Radicación: 05001233100019950057501 (24677). Sentencia del 26 de septiembre de 2012.

Ahora, no sobra recordar que en la responsabilidad administrativa por falta o falla del servicio y de conformidad con los parámetros sobre los cuales fue inicialmente estructurada esa teoría se dan tres elementos constitutivos esenciales, a saber: una falta o falla del servicio que debe ser plenamente acreditada; un daño y **una relación de causalidad entre la falla y el daño.**

La esencialidad de esos tres elementos llega al extremo de que faltando uno de ellos no se configura la responsabilidad administrativa. En nuestro sistema corresponde al interesado en la indemnización, probar la falla del servicio, la existencia del daño con todas las características que lo hacen indemnizable y la relación de causalidad.

Así las cosas, cabe concluir que en el proceso bajo estudio se encuentra probado la ruptura del nexo causal en lo que le atañe al INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS – INVIAS, toda vez que media elementos de prueba suficiente para acreditar que el INVIAS al momento del accidente descrito en la demanda no tenía la guarda sobre el bien y la vigilancia de la actividad peligrosa, configurándose de esta manera la excepción denominada FALTA DE LEGITIMACIÓN EN LA CAUSA POR PASIVA, en el presente asunto, razón por la cual deberá ser exonerado de cualquier responsabilidad del Instituto.

Asimismo, se pone de presente que a voces del numeral 23 de artículo 6 de la Ley 1551 de 2012, es el municipio de Santiago de Cali el encargado del mantenimiento, demarcación y señalización de la avenida 4 Norte con calle 34, ya que hace parte de la nomenclatura del citado ente territorial y por ende hace parte de su red vial, por lo tanto, escapa de la esfera de competencia del INVIAS.

De otra parte, inversamente a la tesis que planteó la parte actora, en el asunto bajo estudio no está demostrada la falla del servicio alegada y que imputa a la Administración, considerando que de acuerdo con los elementos integradores de responsabilidad no existe medio de prueba que tenga la suficiencia para demostrar que el daño alegado sea producto de la falta del cumplimiento de las funciones y objetivos que recaen en cabeza de los entes previamente identificados, es decir, la demandante no logró despejar completamente la duda razonable, esto es, que la causa eficiente del daño alegado sea el atropellamiento de un vehículo de propiedad del INVIAS. Por ello, se insiste que el rodante distinguido con placas GAN 008, que presta sus servicios al MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL – ARMADA NACIONAL, a través del Plan Meteoro, agregado operacionalmente al Batallón Fluvial de Infantería de Marina No. 24 en el distrito de Buenaventura, es decir que al momento del acontecimiento, esto es, el 18 de mayo de 2015, el señalado automotor no se encontraba bajo la guarda del INVIAS, pues el mismo fue entregado a la dicha cartera en virtud a un convenio interinstitucional de colaboración que se celebrara entre el MINISTERIO DE TRANSPORTE, el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS y el MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL, por lo que se puede concluir que en el evento de encontrarse probado el hecho dañoso y la relación de causalidad, no es el INVIAS el que deba responder patrimonialmente, ya que es evidente que al momento del hecho no se tenía o se tiene a la fecha la guarda de la cosa

ni de la vigilancia de la actividad peligrosa.

Ahora bien, corresponde subrayar que el día de los hechos -que aquí se ventilan- no se elaboró por parte de la autoridad competente el respectivo Informe Policial de Accidente de Tránsito, como quiera que, no se juntó el mismo y menos aún, se puede tener como tal, un registro fotográfico del supuesto lugar donde ocurrió el siniestro, si en cuenta se tiene que las mismas carecen de valor probatorio, en tanto, no se puede establecer propiamente su origen, pues si bien, se predica el autor y la fecha en fueron tomadas, no es menos cierto que estas fueron registradas luego de ocurrido el siniestro, en otras palabras, las condiciones indiscutiblemente debieron cambiar sustancialmente, como tampoco existe certeza que corresponda a la carretera de marras, ya que no se relaciona si quiera una coordenada para hallar su ubicación precisa.

Sobre el valor probatorio de las fotografías, el Consejo de Estado de forma reiterada ha considerado lo siguiente:

"12. El valor probatorio de las fotografías y los hechos que con ellas se documentan. El material fotográfico, como medio de prueba, se enlista dentro de las denominadas documentales³ y, en tanto documento, reviste de un "carácter representativo, que muestra un hecho distinto a él mismo"⁴. De ahí que, "[l]as fotografías por sí solas no acreditan que la imagen capturada corresponda a los hechos que pretenden probarse"⁵, con lo cual, el valor probatorio que puedan tener "no depende únicamente de su autenticidad formal, sino de la posibilidad de establecer si la imagen representa la realidad de los hechos que se deducen o atribuyen, y no otros diferentes, posiblemente variados por el tiempo, el lugar o el cambio de posición"⁶.

12.1. En otras palabras, **para que las fotografías tengan connotación probatoria y puedan ser valoradas conforme a las reglas de la sana crítica, se debe tener certeza las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que fueron tomadas⁷**, lo que normalmente se devela a través de otros medios complementarios. De esta forma, la autonomía demostrativa de dichos documentos se reduce en la medida que se requieran otros medios de convicción que las soporten."⁸ (Negrillas fuera de texto original)

Agréguese a lo anterior, que no existen otras pruebas sobre las circunstancias en que se produjo el hecho de tránsito, y que den cuenta que este se originó por la invasión de un vehículo por el corredor peatonal, que, dicho sea de paso, no puede tenerse por cierto el interrogatorio de parte, pues como se sabe, esta clase de prueba persigue la confesión, de manera que no resultó acreditado las condiciones pregonadas en el escrito introductorio y que se registra en las fotografías, aunado que estas no se atemperan a la hora en que se

³ Así, por ejemplo, se desprende del art. 251 del C.P.C., norma que rige el caso.

⁴ Corte Constitucional, Sentencia T-930^a, del 6 de septiembre de 2013, fundamento 4.3, M.P. Nilson Pinilla Pinilla.

⁵ Íbid, fundamento 4.3.1.

⁶ Íbid, fundamento 4.3.2.

⁷ Al respecto ver por todas, Consejo de Estado, Sección Tercera-Sala Plena, sentencia del 28 de agosto de 2014, exp. 28832, C.P. Danilo Rojas Betancourt.

⁸ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección B, C.P. Ramiro Pazos Guerrero, 3 de octubre de 2019, Radicación No. 68001-23-31-000-2000-03565-01 (47007), Actor: Edgar Alonso Buitrago y otro, Demandado: Nación –Ministerio de Defensa y otro, Referencia: acción de Reparación Directa.

aduce ocurrió el siniestro.

Además, sobre el particular, se ha de precisar que los ejes mentores de la política que en materia de seguridad vial que recoge la normatividad colombiana no solo recae en los conductores, como únicos protagonistas del sistema de circulación, como común se creer, visto que regula también para los peatones y pasajeros, al que se consideraba elemento pasivo del sistema es aportante a los problemas que se pueden presentar y que ocasionan los accidentes.

En tránsito se requieren de dos factores esenciales para ser partícipes de la seguridad: el conocimiento de las circunstancias de movimiento y el conocimiento y respeto de las normas reguladoras. En todos los casos hay el deber ineludible e inexcusable de transitar sabiendo los riesgos a que se expone cada uno. Los mismos deben ser asumidos con el cuidado que es debido para evitar accidentes. Y no puede esquivarse la existencia de la norma, ya que de su conocimiento depende en grado mayor la ausencia de sanciones, pero antes que nada de la existencia de accidentes, que le resultan altamente costosos a la comunidad.

Para abundar en razones, es importante recordar algunas normas que establece la [Ley 769 de 2002](#) -Código de Nacional de Tránsito Terrestre:

"(...)

ARTÍCULO 55. COMPORTAMIENTO DEL CONDUCTOR, PASAJERO O PEATÓN. Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito.

(...)

ARTÍCULO 57. CIRCULACIÓN PEATONAL. El tránsito de peatones por las vías públicas se hará por fuera de las zonas destinadas al tránsito de vehículos. Cuando un peatón requiera cruzar una vía vehicular, lo hará respetando las señales de tránsito y cerciorándose de que no existe peligro para hacerlo.

ARTÍCULO 58. PROHIBICIONES A LOS PEATONES. Los peatones no podrán:

Invadir la zona destinada al tránsito de vehículos, ni transitar en ésta en patines, monopatines, patinetas o similares.

Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan obstaculizar o afectar el tránsito.

Cruzar por sitios no permitidos o transitar sobre el guardavías del ferrocarril.

Colocarse delante o detrás de un vehículo que tenga el motor encendido.

Remolcarse de vehículos en movimiento.

Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.

Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales.

Ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece

a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea.

Subirse o bajarse de los vehículos, estando éstos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.

Transitar por los túneles, puentes y viaductos de las vías férreas.

PARÁGRAFO 1o. Además de las prohibiciones generales a los peatones, en relación con el STTMP, éstos no deben ocupar la zona de seguridad y corredores de tránsito de los vehículos del STTMP, fuera de los lugares expresamente autorizados y habilitados para ello.

PARÁGRAFO 2o. Los peatones que queden incurso en las anteriores prohibiciones se harán acreedores a una multa de un salario mínimo legal diario vigente, sin perjuicio de las demás acciones de carácter civil, penal y de policía que se deriven de su responsabilidad y conducta.

Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse sólo por las zonas autorizadas, como los puentes peatonales, los pasos peatonales y las bocacalles.

ARTÍCULO 59. LIMITACIONES A PEATONES ESPECIALES. Los peatones que se enuncian a continuación deberán ser acompañados, al cruzar las vías, por personas mayores de dieciséis años:

Las personas que padezcan de trastornos mentales permanentes o transitorios.

Las personas que se encuentren bajo el influjo de alcohol, drogas alucinógenas y de medicamentos o sustancias que disminuyan sus reflejos.

Los invidentes, los sordomudos, salvo que su capacitación o entrenamiento o la utilización de ayudas o aparatos ortopédicos los habiliten para cruzar las vías por sí mismos.

Los menores de seis (6) años.

Los ancianos⁹ ...”.

A tenor de las normas en cuestión, es del caso advertir que cuando un peatón infringe las disposiciones antes dichas, asume, primero que todo, la responsabilidad de ser sancionado y, en segundo lugar, y no lo menos importante, que en caso de ocasionar un accidente, el mismo se deba a su culpa y con ello exonere a los demás participantes en el mismo.

No sobra recordar que el artículo 63 ibídem regula en lo que concierne al respeto a los derechos de los peatones, a saber, “*Los conductores de vehículos deberán respetar los derechos e integridad de los peatones*”, entendiéndose que la bilateralidad de obligaciones de peatones y conductores es precisa. Los primeros deben comportarse conforme a las normas que se le dan y por los espacios señalados y permitidos para ellos. Los segundos solamente pueden desplazarse por vías vehiculares y

⁹ **Corte Constitucional-** Aparte subrayado declarado EXEQUIBLE por la Corte Constitucional mediante Sentencia [C-177-16](#) de 13 de abril de 2016, Magistrado Ponente Dr. Jorge Ignacio Pretelt Chaljub. ‘El artículo 59 de la Ley 769 de 2002, que contiene en su último inciso la expresión impugnada, no tiene el carácter de norma sancionatoria. Es claro de la redacción de la misma, que la disposición no establece una conducta reprochable, ni especifica la sanción aplicable, ni siquiera identifica a un responsable, sino que su intención es la de establecer una regla de conducta formadora de cultura ciudadana y destinada a propender por el ejercicio del deber de solidaridad frente a personas constitucionalmente protegidas. En tal sentido, se advierte que la intención y el efecto de la norma no es ni podría ser el de restringir el derecho de circulación o la autonomía de estas personas cuando no cuenten con la compañía de un mayor de 16 años, sino justamente por el contrario, el de reiterar el deber de solidaridad de la sociedad frente a ellos, que es un principio constitucional propio del Estado Social de Derecho’

respetando en todo momento los espacios que corresponden a aquellos¹⁰.

De manera que, la aplicación correcta de este conjunto de conceptos, en el juzgamiento de daños inferidos por el mal funcionamiento del servicio, exige de ciertas puntualizaciones, pues no es verdad, como muchos piensan, que para obtener la indemnización por parte del Estado siempre le basta al reclamante comprobar la omisión del servicio, su retardo o su prestación deficiente.

Veamos:

LA FALLA DEL SERVICIO DEBE SER PLENAMENTE ACREDITADA POR PARTE DE LOS DEMANDANTES

El aspecto fundamental para dirimir este asunto será el análisis que se haga frente al nexo de causalidad, elemento de vital importancia dentro de los requisitos que se exigen para que surja la responsabilidad civil extracontractual. Como su nombre lo indica **nexo de causalidad** es la relación, el vínculo, que debe existir entre el hecho y el correspondiente daño. Si no hay nexo causal no surge la responsabilidad civil.

La tesis de "**causalidad adecuada**", sostiene que los fenómenos que concurren a un resultado son de varias categorías. Unos de incidencia determinante que son causas y otros de incidencia menos determinante que son las condiciones. Dentro de las verdaderas causas, es decir, excluyendo las condiciones, debe seleccionarse la más determinante, es decir, la causa adecuada al resultado.

Para adoptar cualquier decisión en este caso con fundamento en las pruebas aportadas al proceso, es indispensable que el operador jurídico se encuentre convencido por ellas, es decir, que se encuentren en estado de **certeza** sobre los hechos que declaran. Si las pruebas no alcanzan a producir esa convicción, porque no existen o porque pesa en su espíritu por igual en favor y en contra, o más en favor de una conclusión, pero sin despejar completamente la duda razonable, no podrán apoyarse en aquellas para resolver. **La parte actora tiene la carga de la prueba de lo que afirma.**

Hemos de subrayar que, como antes se dijo, no existe ningún medio de prueba que permita establecer con certeza la relación de causalidad con el hecho dañoso imputable a la administración, pues de los reproches que hace la parte actora no se puede predicar como la causa eficiente del daño y del cual se pretende una indemnización a cargo del Estado.

De esta suerte, queda en evidencia que las probanzas presentadas son de extremo deficitarias, lo que no lleva a la convicción que no se encuentra demostrado el nexo causal, en otras palabras, no hay comprobación de que el daño se produjo como consecuencia de la falla del servicio atribuible a mi representada, máxime que quedó en evidencia en la diligencia testimonial que no hubo ningún testigo directo

¹⁰ Código Nacional de Tránsito Terrestre de Colombia, Ley 769 de 2002, cuarta edición – Víctor Hugo Vallejo.

del acontecimiento previo al accidente de tránsito que pudiere soportar efectivamente la tesis planteada, sin perder de vista, que expuestas los lazos de parentesco, dependencia o interés en relación con la parte actora, le resta objetividad a su declaración, por lo que es deber del juzgador analizar o valorarlo al momento de fallar.

Apuntalado en estas precisiones, se tiene que de manera ineludible a la conclusión de que nada permite que el Juzgado califique la incidencia de la falla del servicio alegada en la causación efectiva del daño, en tanto, en el presente **asunto no se logró establecer la configuración del nexo de causalidad**, pues no está probado que el hecho – es decir, que el día “18 de mayo de 2015, la señora ADIELA SINISTERRA TOVAR, se desplazaba camino a su casa por la calle 1ra cerca del barrio Sanyu en el municipio de Buenaventura – Valle del Cauca, cuando sufrió un accidente de tránsito en el que se vio involucrado un vehículo de placas GAN 008, de propiedad del Instituto Nacional de Vías (INVIAS) y que presta sus servicios al Ministerio de Defensa (Armada Nacional) a través del plan Meteoro, agregado operacionalmente al Batallón Fluvial de Infantería de Marina No. 24 en el Distrito de Buenaventura Valle del Cauca cuando fue arrojada al subirse el vehículo antes descrito a la acera peatonal donde ella transitaba” (sic) y el daño sean consecuenciales, y la causa eficiente que se endilga no se acreditó, pues la alegada falla no resulta – *per se* - determinante de la producción del daño o, por lo menos, no se probó que así sucediera en el caso objeto de estudio. De esta manera, no se encuentran acreditados los elementos de la responsabilidad extracontractual del Estado, en los términos del artículo 90 de la Constitución Política.

Así, frente a las pretensiones indemnizatorias deprecadas en la demanda, se encuentra que no existe dentro del proceso ningún parámetro, ni elemento probatorio que permita la imputación de esos daños a la demandada, razón por la cual se deben negar las pretensiones de la demanda.

Es aquí donde debemos tener en cuenta la **teoría de la causalidad adecuada**, la cual sostiene que no todas las condiciones que concurren a un resultado adquieren la categoría de causas que originen la responsabilidad. Hay que separar, escoger, aquellos fenómenos, circunstancias, hechos que realmente fueron determinantes e influyeron en el resultado.

Así pues, para este sujeto procesal forzoso es concluir que las pretensiones de la demanda deben ser denegadas -en su integridad-, puesto que la ausencia de elementos de juicio sobre este particular denota que la parte actora incumplió con la carga de la prueba que le incumbe y que por tanto desconoció el principio de autorresponsabilidad que la gobierna, pues según el Consejo de Estado¹¹ constituye un “...requerimiento de conducta procesal facultativa predicable a quien le interesa sacar adelante sus pretensiones y evitar una decisión desfavorable...”, ya que, para que prospere esta clase de pretensiones -

¹¹ Sección Tercera, providencia fechada junio 18 de 2008, C.P. Ruth Stella Correa Palacio, Rad. No. 70001-23-31-000-2003-00618-01(AP).

ante la falla del servicio-, es menester que se configuren tres elementos: **i)** Una falta o falla del servicio o de la administración, **ii)** Un daño que implica lesión o perturbación del bien protegido por el derecho y **iii)** Una relación de causalidad entre la falta o falla de la administración y el daño, compendios que no fueron demostrados y jurídicamente soportados. Por tanto, condenado en costas.

PETICIÓN

De conformidad con las pruebas recaudadas, las cuales serán valoradas por el Despacho, respetuosamente solicito exonerar al **INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS**, de toda responsabilidad por los hechos aquí debatidos. En consecuencia, condenar en costas a la parte actora.

Con base en los planteamientos que anteceden, se tiene rendidos los alegatos de conclusión.

NOTIFICACIONES

Tanto mi representada, como el suscrito recibiremos las notificaciones en la Avenida Vásquez Cobo No 23N-47 Piso 3 Estación Ferrocarril en Santiago de Cali. Y, en los siguientes correos electrónicos: fvalencia@invias.gov.co; njudiciales@invias.gov.co.

Del señor juez, con el respeto de siempre.

Atentamente,



FERNANDO ANDRÉS VALENCIA MESA
CC. 76.331.466
T.P. 173060 del C.S.J